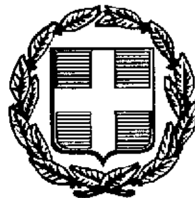

02006322406980024



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ Αρ. Φύλλου 632

24 Ιουνίου 1998

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. 27785/2153/97

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1997 «για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ».

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το Ν. 2094/92 (Α' 182) "περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας".

2. Του δευτέρου άρθρου του Ν. 2077/1992 (Α' 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

3. Των άρθρων 1 παρ. 1, 2 και 3 του Ν. 1338/1983 (Α' 34) «εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101).

4. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1, παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α' 38).

5. Της 830/1997 (Β' 839) Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών».

6. Του Π.Δ. 431/1983 (Α' 160) «προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών, που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους», όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 47271/3950/1992 (Β' 764) «Διαδικασία έγκρισης τύπου οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 18ης Ιουνίου 1992»

7. Του Π.Δ. 77/1998 (Α' 71) «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 «σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 97/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1997 «για τις μάζες και διαστάσεις ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ» (ΕΕ L233/1).

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, ως «όχημα» νοείται κάθε όχημα με κινητήρα ή ρυμουλκούμενο κατά τον ορισμό του άρθρου 2 της ΚΥΑ 47271/3950/1992, εξαιρέσει των οχημάτων της κατηγορίας Μ1.

Άρθρο 2

Από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Υπηρεσίες τομέα Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, δεν επιτρέπεται να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου ενός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ή να απαγορεύουν την πώληση, ή την ταξινόμηση οχημάτων κατά το άρθρο 87 του ανωτέρω Κώδικα, ή τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας σε οχήματα κατά το άρθρο 88 του ανωτέρω Κώδικα, ή τη χρήση οχημάτων, για λόγους σχετιζόμενους με τη μάζα και τις διαστάσεις του εφόσον αυτές πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Οι διατάξεις του άρθρου 2 εφαρμόζονται και στην περί-

πτωση που ένα όχημα έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 της παρούσας απόφασης μόνο εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ΠΔ 1161/1977.

Άρθρο 4

Κατά τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου ενός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ή την ταξινόμηση κατά το άρθρο 87 του ανωτέρω Κώδικα, ή τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας κατά το άρθρο 88 του ανωτέρω Κώδικα, σε όχημα που εγκρίθηκε σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Υπηρεσίες τομέα Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης κατά περίπτωση, καθορίζουν τις μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 77/1998 και του ΠΔ 1161/1997.

Για τον καθορισμό των επιτρεπόμενων αυτών μαζών για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία, πρέπει να εφαρμόζεται η διαδικασία του παραρτήματος IV της παρούσας απόφασης, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 5

Οι τεχνικές απαιτήσεις της παραγράφου 3 του παραρτήματος IV της παρούσας απόφασης, θα εφαρμόζονται εφόσον αυτό ζητηθεί από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 6

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2 και του σημείου 7.3 του παραρτήματος I της παρούσας απόφασης και χωρίς να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 7.6 του ίδιου παραρτήματος, μπορεί να χορηγείται έγκριση τύπου για οχήματα που υπερβαίνουν τις διαστάσεις που ορίζονται στα ανωτέρω σημεία. Οι λεπτομέρειες της παρέκκλισης τίθενται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου του Παραρτήματος III της παρούσας απόφασης και εφαρμόζεται το άρθρο 3 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 7

α. Το παράρτημα I της ΚΥΑ 47271/3950/1992 τροποποιείται ως εξής:

1. Η υποσημείωση (ι) συμπληρώνεται ως εξής: «Για οχήματα πλην της κατηγορίας Μ1, ΚΥΑ 27785/2153/97/-1998, παράρτημα I, σημείο 2.4.1»

2. Η υποσημείωση (ια) συμπληρώνεται ως εξής: «Για οχήματα πλην της κατηγορίας Μ1, ΚΥΑ 27785/2153/97/-1998, παράρτημα I, σημείο 2.4.2»

3. Η υποσημείωση (ιβ) συμπληρώνεται ως εξής: «Για οχήματα πλην της κατηγορίας Μ1, ΚΥΑ 27785/2153/97/-1998, παράρτημα I, σημείο 2.4.3»

β. Το σημείο 48 του παραρτήματος IV της ΚΥΑ 47271/3950/1992 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

	Θέμα	Αριθ. οδηγίας	Αναφορά στην ΕΕ αριθ	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
48	Μάζες και διαστάσεις (εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 44)	97/27/ΕΚ	L 233 της 25.8.1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X

Άρθρο 8

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης τα Παραρτήματα I ως IV με το ακόλουθο περιεχόμενο:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1. Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται στις μάζες και τις διαστάσεις οχημάτων με κινητήρα που υπάγονται στις κατηγορίες M_2, M_3 και N και ρυμουλκουμένων της κατηγορίας O, όπως ορίζονται στο παράρτημα IIA της ΚΥΑ 47271/3950/1992."

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσας απόφασης

2.1. Ως «όχημα με κινητήρα» νοείται κάθε όχημα με κινητήρα όπως ορίζεται στο παράρτημα IIA της ΚΥΑ 47271/3950/1992.

2.1.1. Οχήματα με κινητήρα της κατηγορίας N:

2.1.1.1. Ως «φορτηγό» νοείται όχημα με κινητήρα της κατηγορίας N_1, N_2, ή N_3 το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Μπορεί επίσης να έλκει ρυμουλκούμενο.

2.1.1.2. Ως «ρυμουλκό όχημα» («ελκυστήρας») νοείται όχημα της κατηγορίας N_1, N_2, ή N_3 το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για να έλκει ρυμουλκούμενα.

2.1.1.2.1. Ως «όχημα έλξης ρυμουλκουμένου» («οδικός ελκυστήρας») νοείται όχημα της κατηγορίας N_1, N_2, ή N_3 το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για να έλκει ρυμουλκούμενα εκτός των ημιρυμουλκουμένων. Το εν λόγω όχημα μπορεί να είναι εφοδιασμένο με πλατφόρμα φόρτωσης.

2.1.1.2.2. Ως «όχημα έλξης ημιρυμουλκουμένου» («ελκυστήρας ημιρυμουλκουμένου») νοείται το ρυμουλκό όχημα το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για να έλκει ημιρυμουλκούμενα.

2.1.1.3. Πλήρη ή ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας N πλην των φορτηγών και των ρυμουλκών οχημάτων θεωρούνται οχήματα ειδικών χρήσεων.

2.1.2. Οχήματα με κινητήρα της κατηγορίας M_2 ή M_3:

2.1.2.1. Ως «λεωφορείο ή πούλμαν» νοείται όχημα της κατηγορίας M_2, ή M_3 το οποίο έχει σχεδιατεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά καθημένων ή ορθίων επιβατών.

2.1.2.1.1. Ως «αρθρωτό λεωφορείο ή πούλμαν» νοείται το λεωφορείο που αποτελείται από δύο ή περισσότερα άκαμπτα τμήματα που αρθρώνονται και επικοινωνούν έτσι, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να κινούνται ελεύθερα μεταξύ τους. Τα άκαμπτα τμήματα συνδέονται μόνιμα και μπορούν να διαχωριστούν μόνο με τη χρήση μέσων που απαντώνται κανονικά μόνο σε συνεργεία.

2.1.2.1.2. Ως «διόροφο λεωφορείο ή πούλμαν» νοείται το λεωφορείο όπου οι χώροι επιβατών ευρίσκονται, τουλάχιστον μερικά, σε δύο επίπεδα, εκ των οποίων το ένα υπέρκειται του άλλου και όπου στο άνω επίπεδο δεν υπάρχουν θέσεις ορθίων.

2.1.2.1.3. Ως «κλάση» λεωφορείου ή πούλμαν νοείται:

2.1.2.1.3.1. Για οχήματα χωρητικότητας άνω των 22 επιβατών χωρίς να υπολογίζεται ο οδηγός:

2.1.2.1.3.1.1. «Κλάση Ι»: οχήματα που κατασκευάζονται με χώρους ορθίων, έτσι ώστε να επιτρέπουν συχνές κινήσεις επιβατών.

2.1.2.1.3.1.2. «Κλάση ΙΙ»: οχήματα που κατασκευάζονται κυρίως για τη μεταφορά καθημένων επιβατών και έχουν σχεδιαστεί έτσι, ώστε να επιτρέπουν τη μεταφορά ορθίων στο διάδρομο και, εφόσον υπάρχει, σε χώρο που δεν υπερβαίνει την επιφάνεια που προβλέπεται για δύο διπλά καθίσματα.

2.1.2.1.3.1.3. «Κλάση ΙΙΙ»: οχήματα που κατασκευάζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά καθημένων επιβατών.

2.1.2.1.3.2. Για οχήματα χωρητικότητας μέχρι 22 επιβατών χωρίς να υπολογίζεται ο οδηγός:

2.1.2.1.3.2.1. «Κλάση Α»: οχήματα σχεδιασμένα για τη μεταφορά ορθίων επιβατών. Τα οχήματα της κλάσης αυτής έχουν καθίσματα και μπορεί να έχουν πρόβλεψη για όρθιους επιβάτες.

2.1.2.1.3.2.2. «Κλάση Β»: οχήματα που δεν έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά ορθίων επιβατών. Τα οχήματα της κλάσης αυτής δεν έχουν πρόβλεψη για όρθιους επιβάτες.

2.1.2.1.4. Ενα όχημα μπορεί να θεωρείται ότι ανήκει σε περισσότερες από μια κλάσεις. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να συμμορφώνεται προς όλες τις αντίστοιχες απαιτήσεις της παρούσας απόφασης.

2.1.2.2. Οχήματα της κατηγορίας M_2 ή M_3 πλην των λεωφορείων ή πούλμαν θεωρούνται οχήματα ειδικής χρήσης (π.χ. ασθενοφόρα).

2.2. Οχήματα της κατηγορίας Ο:

2.2.1. Ως «ρυμουλκούμενο όχημα» («ρυμουλκούμενο») νοείται ένα μη αυτοκίνητο όχημα, το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για να ρυμουλκείται από ένα όχημα με κινητήρα.

2.2.2. Ως «ημιρυμουλκούμενο» νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα σχεδιασμένο για να ζεύγνυται σε όχημα έλξης ημιρυμουλκουμένου ή σε ανεξάρτητο τροχοφορείο και να επιβάλλει σημαντικό κατακόρυφο φορτίο στο έλκον όχημα ή στο ανεξάρτητο τροχοφορείο.

2.2.3. Ως «ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης» νοείται ένα ρυμουλκούμενο όχημα που έχει τουλάχιστον δύο άξονες εκ των οποίων ο ένας τουλάχιστον είναι διευθυνόμενος:

– είναι εξοπλισμένο με διάταξη ρυμούλκησης η οποία μπορεί να κινείται κατακόρυφα (σε σχέση με του ρυμουλκούμενο),

– δεν μεταφέρει σημαντικά φορτία στο έλκον όχημα (μικρότερα από 100 daN).

Οταν ένα ημιρυμουλκούμενο ζεύγνυται με ένα ανεξάρτητο τροχοφορείο, θεωρείται ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης.

2.2.4. Ως «κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο» νοείται ένα ρυμουλκούμενο με σταθερό ρυμό έλξης του οποίου ο (οι) άξονας (-ες) είναι τοποθετημένος (-οι) κοντά στο κέντρο βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) έτσι, ώστε μόνον ένα μικρό κατακόρυφο στατικό φορτίο, που δεν υπερβαίνει ούτε το 10% του φορτίου που αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα του ρυμουλκούμενου ούτε τα 1000 daN (το κατά περίπτωση μικρότερο), να μεταφέρεται στο έλκον όχημα.

2.3. Ως «ομάδα αξόνων» νοούνται οι άξονες που αποτελούν τμήμα ενός τροχοφορείου. Αν οι άξονες είναι δύο, η ομάδα καλείται δίδυμος άξονας ενώ αν είναι τρεις, καλείται τρίδυμος άξονας. Κατά σύμβαση, ένας μόνος άξονας θεωρείται ομάδα ενός άξονα.

2.4. Ως «διαστάσεις του οχήματος» νοούνται οι διαστάσεις του οχήματος βάσει της κατασκευής του τις οποίες δηλώνει ο κατασκευαστής.

2.4.1. Ο όρος «μήκος οχήματος» είναι η διάσταση η οποία μετριέται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 612-1978, όρος 6.1.

Επιπροσθέτως των διατάξεων του ανωτέρω προτύπου, κατά τη μέτρηση του μήκους του οχήματος δεν πρέπει να συνυπολογίζονται τα ακόλουθα συστήματα και διατάξεις:

– υαλοκαθαριστήρες και υαλοπλυστικές συσκευές,

– εμπρόσθιες ή οπίσθιες πινακίδες σήμανσης,

– τελωνειακές σφραγίδες και διατάξεις προστασίας τους,

– διατάξεις για τη στερέωση του υφασμάτινου καλύμματος του φορτίου (κουκούλα) και η προστασία τους,

– συστήματα φωτισμού,

– καθρέφτες οπισθοσκοπίσεως,

– βοηθήματα οπισθοσκοπίσεως,

αγωγοί εισαγωγής αέρα,

– διατάξεις για την ορθή κατά μήκος τοποθέτηση των αποσυναρμολογούμενων αμαξωμάτων,

– βαθμίδες (σκαλοπάτια) για την πρόσβαση στο όχημα,

– ελαστικά μέρη των προφυλακτήρων,

– ανυψούμενες πλατφόρμες, κεκλιμένα επίπεδα και παρόμοιος εξοπλισμός σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 200 mm, υπό τον όρο ότι δεν αυξάνεται η δυνατότητα φόρτωσης του οχήματος,

– συστήματα ζεύξεως για οχήματα με κινητήρα.

2.4.2. Ο όρος «πλάτος οχήματος» είναι η διάσταση η οποία μετριέται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 612-1978, όρος 6.2.

Επιπροσθέτως των διατάξεων του ανωτέρω προτύπου, κατά τη μέτρηση του πλάτους του οχήματος δεν πρέπει να συνυπολογίζονται τα ακόλουθα συστήματα και διατάξεις:

– τελωνειακές σφραγίδες και διατάξεις προστασίας τους,

– διατάξεις για τη στερέωση του υφασμάτινου καλύμματος του φορτίου (κουκούλα) και η προστασία τους,

– συστήματα επισήμανσης τυχόν έκρηξης των ελαστικών των τροχών,

– τα προεξέχοντα ελαστικά μέρη («λασπωτήρες») του συστήματος κατά της εκτόξευσης νερού (βλέπε ΚΥΑ 13524/1050/1992/Β' 263, με την οποία εναρμονίστηκε η Ελληνική νομοθεσία προς την Οδηγία 91/226/ΕΟΚ του Συμβουλίου)

– συστήματα φωτισμού,

– για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3, κεκλιμένα επίπεδα πρόσβασης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, ανυψούμενες πλατφόρμες και παρόμοιος εξοπλισμός σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, υπό τον όρο ότι δεν εξέχουν περισσότερο από 10 mm από τις πλευρές του οχήματος και ότι οι γωνίες των κεκλιμένων επιπέδων που είναι στραμένες προς τα εμπρός και προς τα πίσω είναι στρογγυλευμένες με ακτίνα τουλάχιστον 5

mm. Οι ακμές πρέπει να είναι στρογγυλευμένες με ακτίνα τουλάχιστον 2,5 mm,
– καθρέφτες οπισθοσκοπίσεως,
– συστήματα ένδειξης της πίεσης των ελαστικών,
– πτυσσόμενες βαθμίδες (σκαλοπάτια),
– το προεξέχον τμήμα των τοιχωμάτων των ελαστικών αμέσως πάνω από το σημείο επαφής με το έδαφος.

2.4.3. Ο όρος «ύψος οχήματος» είναι η διάσταση η οποία μετριέται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 612-1978, όρος 6.3.

Επιπροσθέτως των διατάξεων του ανωτέρω προτύπου, κατά τη μέτρηση του ύψους του οχήματος δεν πρέπει να συνυπολογίζονται τα ακόλουθα συστήματα και διατάξεις:
– κεραίες,
– παντογράφοι (ανυψωμένοι).

Για τα οχήματα με σύστημα ανύψωσης των αξόνων, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα του εν λόγω συστήματος.

2.4.4. «Μήκος του χώρου φόρτωσης» οχήματος πλην των ελκυστήρων ημιρυμουλκουμένου ή των ημιρυμουλκουμένων νοείται η απόσταση μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου εξωτερικού σημείου του χώρου φόρτωσης και του απώτατου οπίσθιου εξωτερικού σημείου του οχήματος, μετρούμενη οριζόντια στο διαμήκες επίπεδο του οχήματος.

Κατά τη μέτρηση της απόστασης, δεν λαμβάνονται υπόψη:
– ο χώρος φόρτωσης εμπρός από το απώτατο οπίσθιο σημείο του θαλαμίσκου,
– τα συστήματα και οι διατάξεις που αναφέρονται στο πιο πάνω σημείο 2.4.1 ή
– οι προεξέχουσες ψυκτικές και άλλες βοηθητικές μονάδες που ευρίσκονται εμπρός από το χώρο φόρτωσης.

2.5. Ως «μάζα οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας» νοείται η μάζα του μη φορτωμένου οχήματος με το αμάξωμα και με το σύστημα ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας, ή η μάζα του πλαισίου με το θάλαμο οδήγησης, σε περίπτωση που το αμάξωμα ή το σύστημα ζεύξης δεν συναρμολογείται από τον κατασκευαστή (συνυπολογιζομένων του ψυκτικού υγρού, των λιπαντικών, του καυσίμου κατά το 90%, του 100% άλλων υγρών πλην των απόνερων, των εργαλείων, του εφεδρικού τροχού, του οδηγού (75 kg) και, για τα λεωφορεία και πούλμαν, της μάζας του συνοδηγού (75 kg), εφόσον το όχημα έχει θέση συνοδηγού).

2.6. Ως «τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος (M)» νοείται η μέγιστη μάζα του οχήματος με βάση την κατασκευή του και τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της κατηγορίας του οχήματος σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της ΚΥΑ 47271/-3950/1992 , εκτός από την περίπτωση των κεντροαξονικών ρυμουλκουμένων και των ημιρυμουλκουμένων, όπου η μάζα που χρησιμοποιείται είναι η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται επί των αξόνων όταν το όχημα είναι φορτωμένο με την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος.

Εξ ορισμού, μια μόνο τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος μπορεί να αντιστοιχεί σε καθεμιά τεχνική διαμόρφωση του τύπου οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης. Ο ορισμός αυτός, μια και μόνη τιμή, εφαρμόζεται στις οικείες τεχνικές προδιαγραφές των σημείων 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 και 2.12 αναλόγως.

2.7. Ως «μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος (m)» νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που ασκείται από τον άξονα επί της επιφανείας της οδού, βάσει της κατασκευής του οχήματος και του άξονα, και δίνεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.8. Ως «μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί ομάδας αξόνων (μ)» νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που ασκείται από την ομάδα αξόνων επί της επιφανείας της οδού, βάσει της κατασκευής του οχήματος και της ομάδας αξόνων, και δίνεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.9. Ως «μάζα ρυμούλκησης» νοείται είτε η μάζα ενός ρυμουλκουμένου με ρυμό έλξης ή ενός ημιρυμουλκουμένου με ανεξάρτητο τροχοφορείο που ζεύγνυται στο όχημα με κινητήρα, είτε η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που ασκείται επί των αξόνων ενός κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου που ζεύγνυται στο όχημα με κινητήρα.

2.10. Ως «μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης» (TM) νοείται η μέγιστη μάζα ρυμούλκησης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

2.11. Ως «μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης οχήματος με κινητήρα» νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο στο σημείο ζεύξης με βάση την κατασκευή του οχήματος με κινητήρα ή/και της ζεύξης, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή. Εξ ορισμού, η εν λόγω μάζα δεν περιλαμβάνει τη μάζα του συστήματος ζεύξης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και περιλαμβάνει τη μάζα οποιουδήποτε συστήματος ζεύξης προσαρμοσμένου στο άλλο όχημα.

2.12. Ως «μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου» νοείται η μάζα που αντιστοιχεί στο μέγιστο αποδεκτό στατικό κατακόρυφο φορτίο που μεταβιβάζεται από το ρυμουλκούμενο στο σημείο ζεύξης και το οποίο δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

2.13. Ως «μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού (MC)» νοείται η μέγιστη τιμή του αθροίσματος των μαζών του εμφόρτου οχήματος με κινητήρα και του εμφόρτου ρυμουλκουμένου, με βάση την κατασκευή του οχήματος, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

2.14. Ως «διάταξη ανύψωσης αξόνων» νοείται διάταξη μόνιμα ενσωματωμένη σε όχημα για τη μείωση ή την αύξηση του φορτίου στον (στους) άξονα(-ες) ανάλογα με τις συνθήκες φόρτωσης του οχήματος:
– είτε με ανύψωση των τροχών σε απόσταση από το έδαφος/με χαμήλωμά τους πλησιέστερα προς το έδαφος,
– είτε χωρίς ανύψωση των τροχών από το έδαφος (π.χ. στην περίπτωση ανάρτησης με πεπιεσμένο αέρα ή άλλων συστημάτων).ώστε να μειώνεται η φθορά των τροχών όταν το όχημα δεν είναι πλήρως φορτωμένο, ή/και προκειμένου να διευκολύνεται η εκκίνηση των οχημάτων με κινητήρα ή των συνδυασμών οχημάτων σε ολισθηρά εδάφη με αύξηση του φορτίου στον κινητήριο άξονα.

2.15. Ως «ανυψούμενος άξονας» νοείται ο άξονας ο οποίος μπορεί να ανυψωθεί/χαμηλώσει μέσω της διάταξης ανύψωσης αξόνων του σημείου 2.14, πρώτη περίπτωση.

2.16. Ως «φορτιζόμενος άξονας» νοείται ο άξονας επί

του οποίου το φορτίο μπορεί να αυξομειωθεί χωρίς να ανυψωθεί, μέσω της διάταξης ανύψωσης αξόνων του σημείου 2.14, δεύτερη περίπτωση.

2.17. Ως «ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα» νοείται το σύστημα ανάρτησης στο οποίο το 75% τουλάχιστον της λειτουργίας του ελατηρίου της ανάρτησης γίνεται με πεπιεσμένο αέρα.

2.18. Ως «ανάρτηση ανεγνωρισμένη ως ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα» νοείται το σύστημα ανάρτησης για άξονα ή ομάδα αξόνων που ικανοποιεί τις απαιτήσεις του σημείου 7.11.

2.19. Ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, όπως:

— ο κατασκευαστής,

— η κατηγορία του οχήματος όπως ορίζεται στο Παράρτημα ΙΙ της ΚΥΑ 47271/3950/1992,

— βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού και της κατασκευής, όπως:

— προκειμένου για οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3:

— πλαίσιο/αυτοφερόμενο αμάξωμα, μονόροφο/διόροφο, άκαμπτο/αρθρωτό (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές)

— ανάρτηση του κινητήριου άξονα: με πεπιεσμένο αέρα ή ισοδύναμη/όχι πεπιεσμένου αέρα και όχι ισοδύναμη,

— αριθμός αξόνων.

— προκειμένου για οχήματα της κατηγορίας Ν:

— πλαίσιο/λεκάνη πατώματος (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),

— ανάρτηση του κινητήριου άξονα: με πεπιεσμένο αέρα ή ισοδύναμη/όχι πεπιεσμένου αέρα και όχι ισοδύναμη,

— αριθμός αξόνων.

— προκειμένου για οχήματα της κατηγορίας Ο:

— πλαίσιο/αυτοφερόμενο αμάξωμα (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές), ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης/ημιρυμουλκούμενο/κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο,

— τύπος του συστήματος πέδησης (π.χ. χωρίς σύστημα πέδησης/πέδη αδρανείας/πέδη συνεχούς λειτουργίας),

— αριθμός αξόνων.

Όσον αφορά το στοιχείο αυτό, δεν θα θεωρούνται βασικά ορισμένα χαρακτηριστικά της κατασκευής και του σχεδιασμού όπως, συγκεκριμένα, το μεταξόνιο, ο σχεδιασμός των αξόνων, η ανάρτηση, το σύστημα διεύθυνσης, τα ελαστικά και οι αντίστοιχες μετατροπές του συστήματος διόρθωσης της πέδησης των αξόνων, ή η προσθήκη δικλείδων διακοπής ή περιορισμού σε σχέση με τη διαμόρφωση του ελκυστήρα του ημιρυμουλκουμένου ή του φορτηγού και οι εξοπλισμοί που έχουν σχέση με το πλαίσιο (π.χ. κινητήρας, δεξαμενές καυσίμου, μετάδοση κ.λπ.).

3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

3.1. Η αίτηση για έγκριση ΕΚ τύπου σύμφωνα με το άρθρο 3 της ΚΥΑ 47271/3950/1992 ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τη μάζα και τις διαστάσεις του πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

3.2. Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από δελτίο πληροφοριών, υπόδειγμα του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ.

3.3. Ένα ή περισσότερα οχήματα με χαρακτηριστικά που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης και τα οποία επιλέγονται από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών και των ελέγχων για την έγκριση, αντιπροσωπευτικά του προς έγκριση τύπου, παραδίδονται στην εν λόγω τεχνική υπηρεσία.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ

4.1. Εφόσον ικανοποιούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση ΕΚ τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 3 της ΚΥΑ 47271/3950/1992.

4.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας απόφασης.

4.3. Η κοινοποίηση ή η επέκταση ή άρνηση χορήγησης της έγκρισης ενός τύπου οχήματος δυνάμει της παρούσας απόφασης, θα κοινοποιείται στα κράτη μέλη σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 4, παράγραφος 6 της ΚΥΑ 47271/3950/1992.

4.4. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος χορηγείται αριθμός έγκρισης τύπου σύμφωνα με το παράρτημα VII της ΚΥΑ 47271/3950/1992. Δεν επιτρέπεται να χορηγείται ο ίδιος αριθμός σε άλλον τύπο οχήματος.

5. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

5.1. Στην περίπτωση τροποποιήσεων των εγκρίσεων που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 5 της ΚΥΑ 47271/3950/1992.

6. ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

6.1. Για την εξασφάλιση της πιστότητας της παραγωγής πρέπει να λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της ΚΥΑ 47271/3950/1992.

7. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

7.1. Μέτρηση της μάζας του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας και κατανομή της στους άξονες.

Η μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας και η κατανομή της στους άξονες μετριέται στα οχήματα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3, εν στάσει και με τους τροχούς τους στραμμένους κατευθείαν εμπρός.

Αν οι μετρούμενες μάζες δεν διαφέρουν κατά περισσότερο από 3% από τις μάζες που δίνει ο κατασκευαστής για την αντίστοιχη τεχνική διαμόρφωση στα πλαίσια του τύπου, ή κατά περισσότερο από 5% αν το όχημα ανήκει στην κατηγορία N_1, O_1, O_2 ή M_2 και δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόννους, χρησιμοποιούνται για τις παρακάτω προδιαγραφές οι μάζες σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας και η κατανομή της στους άξονες τις οποίες δηλώνει ο κατασκευαστής. Σε αντίθετη περίπτωση, χρησιμοποιούνται οι μετρούμενες μάζες και η τεχνική υπηρεσία μπορεί, εφόσον χρειάζεται, να προβεί σε συμπληρωματικές μετρήσεις και σε άλλα οχήματα, εκτός από εκείνα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3.

7.2. Μέτρηση των διαστάσεων

Η μέτρηση του συνολικού μήκους, πλάτους και ύψους σε ετοιμότητα λειτουργίας εκτελείται στο (στα) όχημα (-τα) που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3, σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.4.

Αν οι μετρούμενες διαστάσεις διαφέρουν από τις διαστάσεις που δηλώνει ο κατασκευαστής για την αντίστοιχη τεχνική διαμόρφωση στα πλαίσια του τύπου, χρησιμοποιούνται οι μετρούμενες διαστάσεις και η τεχνική υπηρεσία μπορεί, εφόσον χρειάζεται, να προβεί σε συμπληρωματικές μετρήσεις και σε άλλα οχήματα, εκτός από εκείνα που παραδίδονται δυνάμει του σημείου 3.3.

7.3. Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων

7.3.1. Μέγιστο μήκος

7.3.1.1. Όχημα με κινητήρα: όπως στο σημείο 1.1 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.3.1.2. Ρυμουλκούμενο (πλην του ημιρυμουλκουμένου): όπως στο σημείο 1.1 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.3.1.3. Αρθρωτό λεωφορείο ή πούλμαν: όπως στο σημείο 1.1 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.3.1.4. Ημιρυμουλκούμενο:

Η διάσταση που αναφέρεται στο σημείο 7.3.1.4.1 μετριέται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα συστήματα και οι διατάξεις που αναφέρονται στο σημείο 2.4.1 ενώ η διάσταση που αναφέρεται στο σημείο 7.3.1.4.2 μετριέται χωρίς καμιά εξαίρεση.

7.3.1.4.1. Η απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πετάλου ζεύξης και του οπίσθιου τμήματος του ημιρυμουλκούμενου, δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο που καθορίζει το σημείο 1.6 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998, μετρούμενη οριζόντια στο διαμήκες επίπεδο του οχήματος.

7.3.1.4.2. Η απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πετάλου ζεύξης και των ακρότατων σημείων του εμπρόσθιου τμήματος του ημιρυμουλκούμενου, μετρούμενη οριζόντια, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 μέτρα, όπως ορίζει το σημείο 4.4 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.3.2. Μέγιστο πλάτος

7.3.2.1. Όλα τα οχήματα: όπως στο σημείο 1.2 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.3.2.2. Σταθερές ή κινητές υπερκατασκευές των οχημάτων των κατηγοριών Ν και Ο που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για τη μεταφορά αγαθών υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία και πάχος των πλαγίων τοιχωμάτων των οχημάτων αυτών που υπερβαίνει τα 45 mm, συμπεριλαμβανομένης της μόνωσης: όπως στο σημείο 1.2 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.3.3. Μέγιστο ύψος

7.3.3.1. Ολα τα οχήματα: όπως στο σημείο 1.3 του παραρτήματος Ι του Π.Δ. 77/1998.

7.4. Υπολογισμοί κατανομής της μάζας

7.4.1. Διαδικασία υπολογισμού

7.4.1.1. Για τους παρακάτω υπολογισμούς της κατανομής των μαζών, ο κατασκευαστής παρέχει στην τεχνική υπηρεσία που εκτελεί τις δοκιμές υπό τη μορφή πίνακα ή υπό οποιαδήποτε άλλη κατάλληλη μορφή, τις πληροφορίες που αφορούν, για κάθε τεχνική διαμόρφωση εντός του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από κάθε σύνολο δυνατών τιμών όλων των στοιχείων στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης, τις αντίστοιχες τεχνικά αποδεκτές μέγιστες μάζες εμφόρτου οχήματος, τις τεχνικά αποδεκτές μέγιστες μάζες επί των αξόνων και ομάδων αξόνων, την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης και την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα του έμφορτου συνδυασμού.

7.4.1.2. Εκτελούνται οι αναγκαίοι υπολογισμοί, ώστε να εξακριβωθεί ότι πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις για κάθε τεχνική διαμόρφωση εντός του τύπου. Για το σκοπό αυτό, οι υπολογισμοί μπορούν να περιοριστούν στις πλέον δυσμενείς περιπτώσεις.

7.4.1.3. Στις παρακάτω απαιτήσεις, τα σύμβολα Μ, m_i, μ_j, ΤΜ και MC αντιπροσωπεύουν αντίστοιχα τις ακόλουθες παραμέτρους, για τις οποίες πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 7.4:

Μ = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου οχήματος,

m_i = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα επί του άξονος με ένδειξη «i» όπου το «i» μεταβάλλεται από 1 ως το συνολικό αριθμό των αξόνων του οχήματος,

μ_j = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα επί του μόνου άξονος ή ομάδας αξόνων με ένδειξη «j» όπου το «j» μεταβάλλεται από 1 ως το συνολικό αριθμό των μόνων αξόνων ή των ομάδων αξόνων.

ΤΜ = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης,

MC = η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα εμφόρτου συνδυασμού.

7.4.1.4. Στην περίπτωση μόνου άξονα, με ένδειξη «i» ως άξονας και «j» ως ομάδα αξόνων, $m_i = \mu_j$ εξ ορισμού.

7.4.1.5. Στην περίπτωση οχημάτων εφοδιασμένων με φορτιζόμενους άξονες, οι ακόλουθοι υπολογισμοί εκτελούνται με την ανάρτηση των αξόνων φορτισμένη στην κανονική διαμόρφωση ετοιμότητας λειτουργίας. Στην περίπτωση οχημάτων με ανυψούμενους άξονες, οι υπολογισμοί εκτελούνται με τους άξονες χαμηλωμένους.

7.4.1.6. Για τις ομάδες αξόνων, ο κατασκευαστής αναφέρει τους κανόνες κατανομής της συνολικής μάζας που αναλαμβάνεται από την ομάδα μεταξύ των αξόνων (λόγου χάριν υποδεικνύοντας τους τύπους κατανομής ή υποβάλλοντας σχετικές γραφικές παραστάσεις).

7.4.1.7. Στην περίπτωση των ημιρυμουλκουμένων και των κεντροαξονικών ρυμουλκουμένων και για τη διευκόλυνση της κατανόησης των υπολογισμών, το σημείο ζεύξης θεωρείται ως άξονας με ένδειξη «Ο» και οι αντίστοιχες μάζες m_0 και μ_0 ορίζονται συμβατικά ως η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης του ρυμουλκουμένου.

7.4.2. Προδιαγραφές για τα οχήματα των κατηγοριών Ν και Ο, πλην των ρυμουλκουμένων τροχόσπιτων.

7.4.2.1. Το άθροισμα των μαζών m_i δεν μπορεί να είναι μικρότερο από την μάζα Μ.

7.4.2.2. Για κάθε ομάδα αξόνων με ένδειξη «j», το άθροισμα των μαζών m_i επί των αξόνων που την απαρτίζουν, δεν μπορεί να είναι μικρότερο από τη μάζα μ_j. Ακόμη, καθεμιά από τις μάζες m_i δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το μέρος του μ_j που αναλαμβάνεται από τον άξονα «i», όπως ορίζεται από τους κανόνες κατανομής των μαζών της οικείας ομάδας αξόνων.

7.4.2.3. Το άθροισμα των μαζών μ_j δεν μπορεί να είναι μικρότερο από την μάζα Μ.

7.4.2.4. Το άθροισμα της μάζας (του οχήματος) σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, της μάζας που αντιστοιχεί σε 75 kg πολλαπλασιασμένης επί τον αριθμό των επιβατών και της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας στο σημείο ζεύξης δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα Μ.

7.4.2.5. Όταν το όχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα Μ σύμφωνα με μια από τις επιτρεπόμενες καταστάσεις που περιγράφονται παρακάτω στα σημεία 7.4.2.5.1 έως 7.4.2.5.3, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον άξονα «i» δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μάζα m_i του άξονα αυτού και η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον μόνο άξονα ή στην ομάδα αξόνων «j» δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα μ_j. Ακόμη, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο που εφαρμόζεται στον κινητήριο άξονα ή το άθροισμα των μαζών που αντιστοιχούν στα φορτία που εφαρμόζονται στους κινητήριους άξονες πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση προς το 25% της Μ.

7.4.2.5.1. Ρυμουλκούμενα οχήματα και οχήματα με κινητήρα πλην των ρυμουλκών οχημάτων:

7.4.2.5.1.1. Ομοιόμορφη κατανομή των μαζών στην περίπτωση πλήρων ή ολοκληρωμένων οχημάτων, εξαιρέσει αυτών που αναφέρονται στο σημείο 7.4.2.5.1.2: το όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg τοποθετημένη σε κάθε κάθισμα επιβάτου, φορτώνεται μέχρι τη μάζα Μ, ενώ το ωφέλιμο φορτίο κατανέμεται ομοιόμορφα στο χώρο που προβλέπεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

7.4.2.5.1.2. Ακραία περίπτωση κατανομής της μάζας (ανομοιόμορφη φόρτιση) στην περίπτωση οχημάτων είτε ημιτελών είτε προοριζομένων για ειδική χρήση που συνεπάγεται τη μεταφορά μόνο ανομοιόμορφα κατανεμημένων φορτίων: ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώνει τις ακραίες επιτρεπόμενες θέσεις του κέντρου βάρους του ωφελίμου φορτίου ή/και του αμαξώματος ή/και του εξοπλισμού ή των εσωτερικών εξαρτημάτων (λ.χ. από 0,50 m έως 1,30 m εμπρός από τον πρώτο οπίσθιο άξονα). Ο έλεγχος θα πρέπει να εκτελείται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να καλύπτει όλες τις δυνατές θέσεις του εν λόγω κέντρου βάρους, ενώ το όχημα θα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg τοποθετημένη σε κάθε κάθισμα επιβάτου και θα φορτώνεται μέχρι τη μάζα M.

7.4.2.5.2. Οχήματα έλξης ρυμουλκουμένου (οδικοί ελκυστήρες) και φορτηγά που προορίζονται επίσης για την έλξη κεντροαξονικού ρυμουλκουμένου.

7.4.2.5.2.1. Εκτελούνται οι ίδιοι υπολογισμοί με εκείνους που προβλέπονται για το σημείο 7.4.2.5.1.1 στην περίπτωση πλήρων ή ολοκληρωμένων οχημάτων, πλην των οχημάτων ειδικών χρήσεων, ή το σημείο 7.4.2.5.1.2 στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων ή οχημάτων ειδικής χρήσης. Εκτελούνται με όλα τα παρακάτω πιθανά σενάρια:

α) χωρίς κανένα φορτίο στο σημείο ζεύξης (εκτός, για τους οδικούς ελκυστήρες, από το φορτίο που αντιστοιχεί στη μάζα της διάταξης ζεύξης, εφόσον έχει τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή, η οποία περιλαμβάνεται στη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 2.5),

β) στο σημείο ζεύξης εφαρμόζεται φορτίο που αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα της διάταξης ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, εφόσον αυτός δεν τοποθετεί διάταξη ζεύξης (το φορτίο αυτό αφαιρείται από το ωφέλιμο φορτίο),

γ) στο σημείο ζεύξης εφαρμόζεται φορτίο που αντιστοιχεί στην τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης (το φορτίο αυτό αφαιρείται από το ωφέλιμο φορτίο),

7.4.2.5.3. Οχήματα έλξης ημιρυμουλκουμένων (ελκυστήρες ημιρυμουλκουμένων)

7.4.2.5.3.1. Στην περίπτωση πλήρους ή ολοκληρωμένου οχήματος: ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώσει τις ακραίες θέσεις του άξονα του πετάλου ζεύξης. Ο έλεγχος διεξάγεται κατά τρόπο, ώστε να καλύψει όλες τις δυνατές θέσεις του άξονα του πετάλου ζεύξης, ενώ το όχημα βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μάζα 75 kg σε κάθε θέση επιβάτη και φορτωμένο μέχρι τη μάζα M (με το ωφέλιμο φορτίο επί του άξονα του πετάλου ζεύξης).

7.4.2.5.3.2. Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος: εκτελούνται οι έλεγχοι που προβλέπονται στο σημείο 7.4.2.5.3.1 με βάση τις ακραίες αποδεκτές θέσεις του άξονα του πετάλου ζεύξης που δηλώνει ο κατασκευαστής.

7.4.2.6. Όταν το όχημα της κατηγορίας N φορτώνεται μέχρι τη μάζα M και ο οπίσθιός του άξονας (με ένδειξη άξονα «n») ή η οπίσθια ομάδα αξόνων (με ένδειξη «q» ως ομάδα αξόνων) φορτώνεται μέχρι τη μάζα του m_n ή μ_q, η μάζα που ασκεί φορτίο επί του άξονα διεύθυνσης δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 20% της M.

7.4.2.7. Η μάζα MC δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το άθροισμα M+TM.

7.4.3. Προδιαγραφές για τα λεωφορεία και τα πούλμαν

7.4.3.1. Ισχύουν οι προδιαγραφές των σημείων 7.4.2.1 έως 7.4.2.3 και του σημείου 7.4.2.7.

7.4.3.2. Το άθροισμα της μάζας του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, της μάζας Q που καθορίζεται παρακάτω στον πίνακα του σημείου 7.4.3.3.1 πολλαπλασιασμένης επί τον συνολικό αριθμό των επιβατών, της μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας στο σημείο ζεύξης, και των μαζών B και BX που καθορίζονται παρακάτω στο σημείο 7.4.3.3.1, δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα M.

7.4.3.3. Όταν το ημιτελές όχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα M σύμφωνα με την κατάσταση που περιγράφεται στο σημείο 7.4.2.5.1.2 παραπάνω, ή όταν το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας φορτώνεται όπως περιγράφεται στο ακόλουθο σημείο 7.4.3.3.1, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κάθε άξονα δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μάζα m_i επί του κάθε άξονα και η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κάθε μόνου άξονα ή ομάδας αξόνων δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μάζα μ_j επί της εν λόγω ομάδας αξόνων. Ακόμη, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επί του κινητήριου άξονα ή το άθροισμα των μαζών που αντιστοιχεί στα φορτία επί των κινητήριων αξόνων πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση προς το 25% της M.

7.4.3.3.1. Το όχημα, σε ετοιμότητα λειτουργίας, φορτώνεται με μάζα Q σε κάθε κάθισμα επιβάτη, καθώς και αριθμό SP που ανταποκρίνεται προς τον αριθμό των ορθίων, μαζών Q κατανεμημένων ομοιόμορφα στην επιφάνεια S_1 που είναι διαθέσιμη για τους όρθιους. Επίσης, προστίθεται μάζα ίση προς B (kg) ομοιόμορφα κατανεμημένη στα διαμερίσματα αποσκευών και, εφόσον χρειάζεται, μάζα ίση προς BX (kg) ομοιόμορφα κατανεμημένη σε όλη την επιφάνεια οροφής που φέρει εξοπλισμό μεταφοράς αποσκευών, όπου:

S_1 είναι ο χώρος για τους όρθιους επιβάτες, όπως ορίζεται στην αναμενόμενη οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ειδικές διατάξεις για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3. Μέχρι την έκδοση της οδηγίας, η τιμή S_1 θα ορίζεται από τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ αριθ. 36 (έγγρ. E/ECE-TRANS/505/Rev1, Add35) και 52 (έγγρ. E/ECE/TRANS/-505/Rev1, Add51).

SP, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, δεν πρέπει να υπερβαίνει την τιμή $S1/S_{Sp}$ όπου S_{Sp} είναι ο συμβατικός χώρος για έναν όρθιο επιβάτη που ορίζεται στον παρακάτω πίνακα.

B (kg), που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, έχει αριθμητική τιμή τουλάχιστον 100 x V (V είναι ο συνολικός όγκος των διαμερισμάτων αποσκευών σε m_3).

BX, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή, πρέπει να επιβάλει ειδικό φορτίο τουλάχιστον 75 kg/m_2 κατανεμημένο σε όλη την επιφάνεια της οροφής που φέρει εξοπλισμό για τη μεταφορά αποσκευών.

Το Q και το S_{Sp} έχουν τις τιμές του κατωτέρω πίνακα:

Κλάση οχήματος	Q (kg) μάζα ενός επιβάτη	S_{Sp} (m2/επιβάτη) συμβατικός χώρος για έναν όρθιο επιβάτη
Κλάσεις I και A (**)	68	0,125
Κλάση II	71 (*)	0,15
Κλάσεις III και B	71 (*)	δεν υπάρχουν όρθιοι

(*) Συμπεριλαμβανομένων 3 kg για τις χειραποσκευές.

(**) Εάν ένα όχημα των κλάσεων II ή III ή της κλάσης B εγκριθεί ως όχημα της κλάσης I ή της κλασης A, για την έγκριση στις κλάσεις αυτές δεν συνυπολογίζεται η μάζα

των αποσκευών που μεταφέρουν διαμερίσματα αποσκευών με πρόσβαση μόνο από το εξωτερικό του οχήματος.

7.4.3.4. Όταν το όχημα είναι σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας ή φορτώνεται όπως ορίζεται στο σημείο 7.4.3.3.1, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο επάνω στον εμπρόσθιο άξονα ή ομάδα αξόνων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από τα ποσοστά της μάζας Μ βάσει του κατωτέρω πίνακα:

Συνθήκες φόρτωσης	Κλάσεις Ι και Α		Κλάση ΙΙ		Κλάσεις ΙΙΙ και Β	
	Άκαμπτο	Αρθρωτό	Άκαμπτο	Αρθρωτό	Άκαμπτο	Αρθρωτό
Κενό	20	20	25	20	25	20
Φορτωμένο	25	20	25	20	25	20

7.4.4. Προδιαγραφές για τα οχήματα των κατηγοριών Μ2 ή Μ3 εκτός από τα λεωφορεία και τα πούλμαν και τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα

Ισχύουν οι προδιαγραφές των σημείων 7.4.2.1 έως 7.4.2.4 και του σημείου 7.4.2.7. Περαιτέρω, όταν το ημιτελές όχημα φορτώνεται μέχρι τη μάζα του Μ σύμφωνα με την κατάσταση που περιγράφεται στο σημείο 7.4.2.5.1.2 παραπάνω, ή όταν το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας φορτώνεται μέχρι τη μάζα του Μ, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα του παραρτήματος ΙΙ της ΚΥΑ 29867/2620/1992 (Β' 556) με την οποία εναρμονίστηκε η εθνική νομοθεσία προς την Οδηγία 92/21/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 32950/2626/1995 (Β' 1060) με την οποία εναρμονίστηκε η εθνική νομοθεσία προς την Οδηγία 95/48/ΕΕ, το φορτίο στον κάθε άξονα δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από τη μάζα m_i στον εν λόγω άξονα και η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο στον κάθε μόνο άξονα ή ομάδα αξόνων δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μάζα μ_j στην εν λόγω ομάδα αξόνων. Ακόμη, η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο πάνω στον κινητήριο άξονα ή το άθροισμα των μαζών που αντιστοιχούν στα φορτία πάνω στους κινητήριους άξονες πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσα προς το 25% της μάζας Μ.

7.5. Προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την κατάταξη ενός οχήματος ως οχήματος μη οδικής χρήσης (παράρτημα ΙΙ, παρ. 4 της ΚΥΑ 47271/3950/1992)

7.5.1. Η αρμόδια τεχνική υπηρεσία ελέγχει εάν το πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα, ή το όχημα έλξης ημιρυμουλκουμένου (ελκυστήρας ημιρυμουλκουμένου) χωρίς το πέταλο ζεύξης μπορεί να θεωρηθεί ως όχημα μη οδικής χρήσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ της ΚΥΑ 47271/3950/1992.

7.5.2. Όσον αφορά άλλα ατελή οχήματα, ο εν λόγω έλεγχος διεξάγεται μόνο κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή.

7.6. Δυνατότητα ελιγμών

7.6.1. Κάθε όχημα με κινητήρα και κάθε ημιρυμουλκούμενο πρέπει να μπορεί να εκτελεί είτε προς τα αριστερά είτε προς τα δεξιά πλήρη κυκλική τροχιά 360° εντός του κυκλικού δακτυλίου με ακτίνες 12,50 m και 5,30 m και χωρίς να προεξέχει από την περιφέρεια του δακτυλίου κανένα από τα εξωτερικά σημεία του οχήματος (με εξαίρεση τα προεξέχοντα τμήματα που περιγράφονται στο σημείο 2.4.2 για το πλάτος του οχήματος).

Για οχήματα με κινητήρα και ρυμουλκούμενα εφοδιασμένα με σύστημα ανύψωσης των αξόνων (βλέπε σημείο 2.14), η προδιαγραφή αυτή ισχύει και για τον (τους) άξονα(-ες) σε ανυψωμένη θέση (κατά την έννοια του σημείου 2.14).

Οι προαναφερόμενες προδιαγραφές επαληθεύονται ως εξής:

7.6.1.1. Οχήματα με κινητήρα

Το εξώτερο εμπρόσθιο σημείο του οχήματος με κινητήρα θα πρέπει να οδηγείται κατά μήκος του εξωτερικού κύκλου του κυκλικού δακτυλίου (βλέπε σχήμα Α).

7.6.1.2. Ημιρυμουλκούμενα

Ένα ημιρυμουλκούμενο θεωρείται αυτόματα ως συμμορφούμενο προς τις προδιαγραφές του σημείου 7.6.1 εφόσον το μεταξόνιό του δεν είναι μεγαλύτερο από:

$$\sqrt{(12{,}50 - 2{,}04)^2 - (5{,}30 + \frac{L^2}{2})}$$

όπου L είναι το πλάτος του ημιρυμουλκουμένου, ενώ το μεταξόνιο μετριέται για τους σκοπούς του σημείου τούτου, ως η απόσταση του πείρου ζεύξης του ημιρυμουλκούμενου από την κεντρική γραμμή αξόνων του μη διευθυντήριου τροχοφορείου. Αν ένας ή περισσότεροι άξονες του μη διευθυντήριου τροχοφορείου έχουν σύστημα ανύψωσης (βλέπε σημείο 2.14), τότε θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το μεταξόνιο με ανυψωμένους/χαμηλωμένους άξονες, αναλόγως του ποια απόσταση είναι μεγαλύτερη. Εφόσον υπάρχουν αμφιβολίες, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να ζητήσει την εκτέλεση δοκιμής όπως περιγράφεται στο σημείο 7.6.1.

7.6.2. Συμπληρωματικές προδιαγραφές για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 ή M_3 και Ν.

Όταν το όχημα είναι σε στάση και οι διευθυντήριοι άξονές του έχουν τέτοια γωνία ώστε αν το όχημα εκινείτο, το εξώτερο εμπρόσθιο σημείο του να περιγράφει κύκλο ακτίνας 12,50 m, ορίζεται, χαράσσοντας γραμμή στο έδαφος, κατακόρυφο επίπεδο εφαπτόμενο προς την πλευρά εκείνη του οχήματος που βλέπει έξω από τον κύκλο. Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος κατηγορίας M_2 ή M_3, τα δύο άκαμπτα τμήματα θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται προς το επίπεδο.

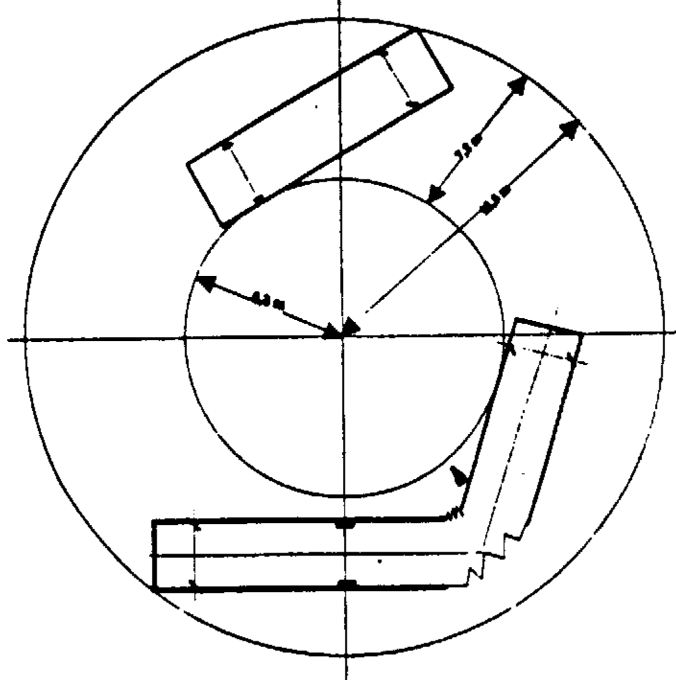
Όταν το όχημα κινείται προς τα εμπρός, είτε αριστερά είτε δεξιά και ακολουθεί τον κύκλο με ακτίνα 12,50 m, κανένα τμήμα του δεν πρέπει να κινείται εκτός του κατακόρυφου επιπέδου περισσότερο από 0,80 m (βλέπε σχήμα Β) στην περίπτωση άκαμπτου οχήματος, ή περισσότερο από 1,20 m (βλέπε σχήμα Γ) στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος κατηγορίας M_2 ή M_3.

Για οχήματα με διάταξη ανύψωσης αξόνων, η προδιαγραφή αυτή πρέπει να ισχύει και με τους άξονες σε ανυψωμένη θέση (κατά την έννοια του σημείου 2.14).

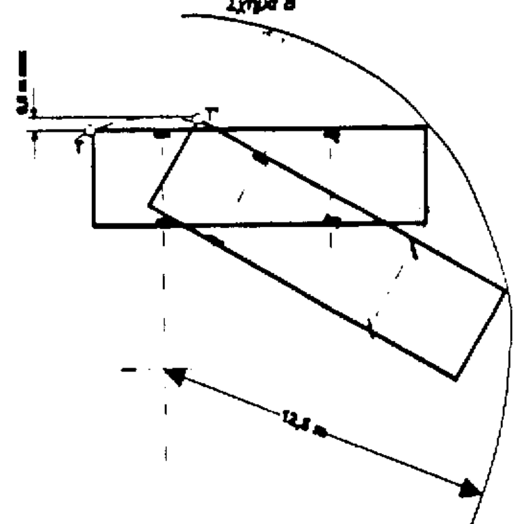
Για οχήματα της κατηγορίας Ν με ανυψούμενους άξονες στην ανυψωμένη θέση, ή με φορτιζόμενους άξονες σε συνθήκη χωρίς φορτίο, η τιμή 0,80 m αντικαθίσταται με 1,00 m.

7.6.3. Οι προδιαγραφές των σημείων 7.6.1 και 7.6.2 μπορούν επίσης να επαληθεύονται κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, με τον ανάλογο ενδεδειγμένο υπολογισμό ή γεωμετρική απόδειξη.

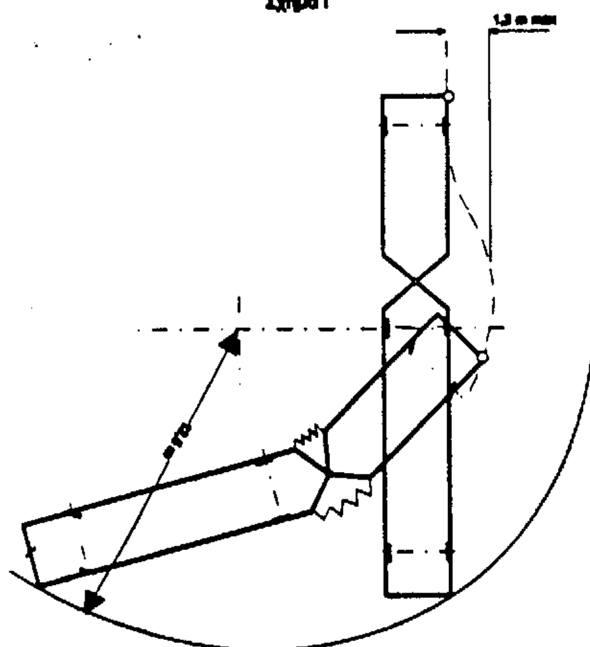
Σχήμα Α



Σχήμα Β



Σχήμα Γ



7.6.4. Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, ο κατασκευαστής οφείλει να δηλώσει τις μέγιστες αποδεκτές διαστάσεις ως προς τις οποίες πρέπει να ελεγχθεί το όχημα όσον αφορά τις προδιαγραφές των σημείων 7.6.1 και 7.6.2.

7.7. Συμπληρωματικές προδιαγραφές για τα οχήματα με κινητήρα κατηγοριών M_2 και M_3

Η τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3500 kg.

7.8. Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης των οχημάτων με κινητήρα και οδηγίες συναρμολόγησης των συστημάτων ζεύξης

7.8.1. Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης ενός οχήματος με κινητήρα το οποίο έχει σχεδιαστεί για να ρυμουλκεί ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης άνω των 3,5 τόνων, πρέπει να είναι ίση προς το 10% τουλάχιστον της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας ρυμούλκησης ή 1000 kg, όποια από τις δύο τιμές είναι η μικρότερη, συν, για οχήματα με κινητήρα εκτός των ρυμουλκών, τη μάζα του συστήματος ζεύξης εάν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή, ή τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης εάν δεν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή.

7.8.2. Η τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης ενός οχήματος με κινητήρα το οποίο έχει σχεδιαστεί για να ρυμουλκεί ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο με τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα ρυμούλκησης κάτω των 3,5 τόνων, πρέπει να είναι ίση προς το 4% τουλάχιστον της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας του έμφορτου συνδυασμού ή 25 kg, όποια από τις δύο τιμές είναι η μικρότερη, συν, για οχήματα με κινητήρα εκτός των ρυμουλκών, τη μάζα του συστήματος ζεύξης εάν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή, ή τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης εάν δεν έχει εγκατασταθεί από τον κατασκευαστή.

7.8.3. Στην περίπτωση οχήματος με κινητήρα με τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κάτω των 3,5 τόννων, ο κατασκευαστής οφείλει να καθορίζει στις οδηγίες χρήσης τις προϋποθέσεις για την προσαρμογή του συστήματος ζεύξης στο όχημα με κινητήρα.

Στην περίπτωση αυτή, οι εν λόγω προϋποθέσεις περιλαμβάνουν την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης του οχήματος με κινητήρα, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης, τα σημεία προσαρμογής του συστήματος ζεύξης επί του οχήματος με κινητήρα και τη μέγιστη αποδεκτή προεξοχή του συστήματος ζεύξης.

7.9. Ικανότητα εκκίνησης σε ανηφορικό έδαφος

Τα οχήματα με κινητήρα που έλκουν ρυμουλκούμενο και είναι φορτωμένα με τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του συνδυασμού, πρέπει να είναι σε θέση να ξεκινούν πέντε φορές μέσα σε διάστημα πέντε πρώτων λεπτών σε ανωφέρεια τουλάχιστον 12%.

7.10. Σχέση ισχύος του κινητήρα προς τη μέγιστη μάζα

Τα οχήματα με κινητήρα πρέπει να διαθέτουν αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα τουλάχιστον 5 kW/t μέγιστης τεχνικά αποδεκτής μάζας του έμφορτου συνδυασμού. Η ισχύς του κινητήρα μετριέται σύμφωνα με την ΚΥΑ 34644/2840/-1990 (Β' 638) που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως ισχύει.

7.11. Προϋποθέσεις όσον αφορά την ισοδυναμία μεταξύ ορισμένων συστημάτων ανάρτησης χωρίς και ανάρτησης με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα(-ες) του οχήματος

7.11.1. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία επαληθεύει την ισοδυναμία μιας ανάρτησης χωρίς πεπιεσμένο αέρα προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα (-ες).

Μια ανάρτηση χωρίς πεπιεσμένο αέρα, για να αναγνωριστεί ως ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα, πρέπει να συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

7.11.1.1. Σε περίπτωση που η αναρτημένη μάζα πάνω από κινητήριο άξονα ή ομάδα αξόνων πραγματοποιεί μη συντηρούμενη κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας, η μετρούμενη συχνότητα και η απόσβεση, εφόσον η ανάρτηση μεταφέρει το μέγιστο φορτίο της, πρέπει να βρίσκεται μέσα στα όρια που καθορίζονται στα σημεία 7.11.1.2 έως 7.11.1.5.

7.11.1.2. Κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων. Στην περίπτωση των ομάδων αξόνων, οι εν λόγω αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι, ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των ομάδων αξόνων.

7.11.1.3. Ο μέσος λόγος απόσβεσης D_m πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20% της κρίσιμης απόσβεσης για την ανάρτηση υπό τις κανονικές συνθήκες και με τοποθετημένους και λειτουργούντες τους υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων.

7.11.1.4. Ο λόγος απόσβεσης D_r της ανάρτησης όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες ταλαντώσεων, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 50% του D_m.

7.11.1.5. Η συχνότητα της αναρτημένης μάζας πάνω από τον κινητήριο άξονα ή την ομάδα αξόνων υπό μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,0 Hz.

7.11.1.6. Ο ορισμός της συχνότητας και της απόσβεσης της ανάρτησης δίνεται στο σημείο 7.11.2. Οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης καθορίζονται στο σημείο 7.11.3.

7.11.2. Ορισμός της συχνότητας και της απόσβεσης

Στον παρόντα ορισμό, θεωρείται μάζα M kg αναρτημένη πάνω από κινητήριο άξονα ή ομάδα αξόνων. Ο άξονας ή η ομάδα αξόνων έχουν συνολική κατακόρυφη ακαμψία μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας K Νιούτον/μέτρο (N/m) και συνολικό συντελεστή απόσβεσης C Νιούτον δευτερόλεπτα ανά μέτρο (N.s/m). Αν Z είναι η κατακόρυφη μετακίνηση της αναρτημένης μάζας, η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι:

$$M\frac{d^2Z}{dt^2} + \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Η συχνότητα της ταλάντωσης της αιωρούμενης μάζας F (Hz) είναι:

$$F = \frac{1}{2\pi}\sqrt{\frac{K}{M} \quad \frac{C^2}{4M^2}}$$

Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν C = Co,

όπου:

$$Co = 2\sqrt{KM}$$

Ο λόγος απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι C/Co.

Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της αιωρούμενης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβενυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών κορυφών της ταλάντωσης προς την αυτή κατεύθυνση. Αν τα πλάτη των κορυφών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A_1 και A_2, ο λόγος της απόσβεσης D δίνεται από τη σχέση:

$$D = \frac{C}{Co} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

Οπου «ln» είναι ο φυσικός λογάριθμος του λόγου του πλάτους.

7.11.3. Διαδικασία δοκιμής

Προκειμένου να καθοριστούν με δοκιμή ο λόγος απόσβεσης Dm, ο λόγος απόσβεσης Dr όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κραδασμών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα φορτωμένο, πρέπει:

α) να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα (5 km/h ± 1 km/h) υπεράνω βαθμίδας, ύψους 80 mm, της οποίας η διατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης, είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα,

ή

β) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο πάνω στον κινητήριο άξονα φθάσει σε τιμή 1,5 φορά μεγαλύτερη από την μέγιστη στατική τιμή του. Το όχημα που ωθείται με αυτόν τον τρόπο προς τα κάτω, απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει,

ή

γ) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιό του, να ωθηθεί προς τα πάνω μέχρις ότου η αναρτημένη μάζα ανυψωθεί κατά 80 mm πάνω από τον κινητήριο άξονα. Το όχημα που ωθείται με αυτόν προς τα πάνω, αφήνεται απότομα να πέσει και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει,

ή

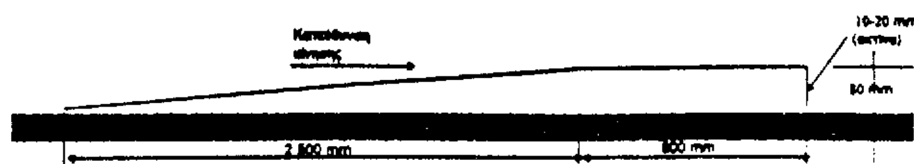
δ) να υποβληθεί σε άλλες διαδικασίες, εφόσον ο κατασκευαστής έχει προσκομίσει απόδειξη περί της ισοδυναμίας τους, οι οποίες ικανοποιούν την τεχνική υπηρεσία.

Στο όχημα που πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ του κινητήριου άξονα και του πλαισίου αμέσως πάνω από τον κινητήριο άξονα, να έχει τοποθετηθεί κατακόρυφος κινησιομετατροπέας. Στο ίχνος που γράφεται μπορεί να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης βύθισης και να ληφθεί έτσι η συχνότητα και ο λόγος του πλάτους ώστε να προκύψει η απόσβαση. Για ομάδες διδύμων κινητήριων αξόνων, οι κατακόρυφοι κινησιομετατροπείς πρέπει να τοποθετούνται μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως πάνω από κάθε άξονα.

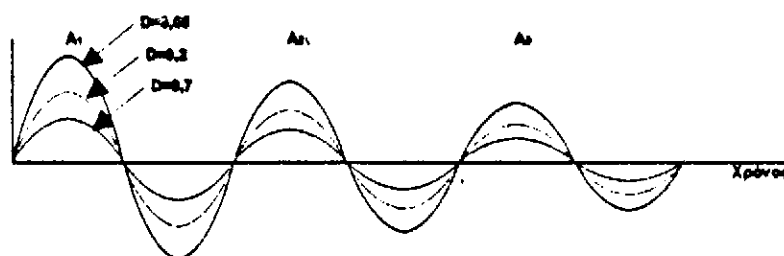
Τα ελαστικά πρέπει να έχουν την κατάλληλη πίεση την οποία συνιστά ο κατασκευαστής, για τη δοκιμαστική μάζα του οχήματος.

Η δοκιμή για την εξακρίβωση της ισοδυναμίας των αναρτήσεων γίνεται με τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος ή της ομάδας αξόνων που καθορίζει ο κατασκευαστής και τεκμαίρεται η ισοδυναμία για όλες τις μικρότερες μάζες.

Σχήμα 1
Βαθμίδα για τις δοκιμές ανάρτησης



Σχήμα 2
Απόκριση μη συντηρούμενης απόσβεσης



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ αριθ....

σύμφωνα με το παράρτημα I της ΚΥΑ 47271/3950/1992 σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όσον αφορά τις μάζες και τις διαστάσεις τους
(οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 97/27/ΕΚ)

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 (210 x 297 mm) ή διπλωμένα στο μέγεθος αυτό και είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Αν τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή ιδιαίτερες τεχνικές μονάδες έχουν λειτουργίες ελεγχόμενες ηλεκτρονικά, δίνονται πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): ....

0.2. Τύπος οχήματος: ....

0.2.1. Εμπορική(ές) ονομασία(ες): ....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα [β]: ....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: ....

0.4. Κατηγορία οχήματος [γ]: ....

0.5. Ονομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: ....

0.6. Θέση των υπό του νόμου προβλεπόμενων πινακίδων, επιγραφών και τρόπος στερέωσής των: ....

0.6.1. Επί του πλαισίου: ....

0.6.2. Επί του αμαξώματος: ....

0.8. Διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: ....

....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: ....

1.2. Σχέδιο ολόκληρου οχήματος με διαστάσεις: ....

Σημειώσεις:

Γενικά: οι αριθμοί των παραγράφων και των υποσημειώσεων που χρησιμοποιούνται στο παρόν δελτίο πληροφοριών αντιστοιχούν στους αριθμούς και τις υποσημειώσεις του παραρτήματος I της ΚΥΑ 47271/3950/1992. Τα σημεία που δεν αφορούν την παρούσα απόφαση έχουν παραληφθεί.

Η υποσημείωση (ε) σημαίνει: "Έχουν τεθεί κατά τρόπο, ώστε η πραγματική τιμή να γίνεται σαφής για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος"

Η υποσημείωση (ιδ, δ) σημαίνει: "Πρότυπο ISO 612-1978, όρος αριθ. 6.18.1"

1.3. Αριθμός αξόνων και τροχών: ...

1.3.1. Αριθμός και θέση αξόνων με δίδυμους τροχούς: ...

1.3.2. Αριθμός και θέση διευθυντηρίων αξόνων: ...

1.3.3. Κινητήριοι άξονες (αριθμός, θέση, σύζευξη): ...

1.4. (Τυχόν) πλαίσιο (γενικό σχέδιο): ...

1.6. Θέση και διάταξη του κινητήρα: ...

1.7. Θάλαμος οδήγησης (προωθημένο ή κανονικό σύστημα ελέγχου) [κστ]: ...

1.9. Να διευκρινιστεί αν το όχημα με κινητήρα προορίζεται να ρυμουλκεί ημιρυμουλκούμενα ή άλλα ρυμουλκούμενα και αν το ρυμουλκούμενο είναι ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο ρυμούλκησης ή κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο. Να διευκρινιστεί αν πρόκειται για όχημα που έχει σχεδιαστεί ειδικά για μεταφορά αγαθών υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία.

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ [ε] (σε kg και mm)
(όπου είναι δυνατό, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)

2.1. Μεταξόνιο(-α) (με πλήρες φορτίο) [στ]: ...

2.1.1. Για τα ημιρυμουλκούμενα: ...

2.1.1.1. Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πετάλου ζεύξης και του οπίσθιου άκρου του ημιρυμουλκούμενου: ...

2.1.1.2. Απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου του πετάλου ζεύξης και τυχόντος σημείου του εμπρόσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου: ...

2.1.1.3. Μεταξόνια ημιρυμουλκούμενων (όπως ορίζονται στο σημείο 7.6.1.2 του παραρτήματος I της παρούσας απόφασης): ...

2.2. Για τους ελκυστήρες ημιρυμουλκούμενων: ...

2.2.1. Διαδρομή του πετάλου ζεύξης (μέγιστη και ελάχιστη. Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων να δηλωθούν οι αποδεκτές τιμές) [ζ]: ...

2.2.2. Μέγιστο ύψος του πετάλου ζεύξης (τυποποιημένο) [η]: ...

2.3. Μετατρόχιο(-α) και πλάτος(-η) άξονα(-ων): ...

2.3.1. Μετατρόχιο κάθε διευθυντήριου άξονα [θ]: ...

2.3.2. Μετατρόχιο όλων των υπολοίπων αξόνων [θ]: ...

2.3.3. Πλάτος του ευρύτερου πίσω άξονα: ...

2.4. Περιοχή τιμών διαστάσεων του οχήματος (ολικών)

2.4.1. Για πλαίσιο χωρίς αμάξωμα

2.4.1.1. Μήκος [ι]: ...

2.4.1.1.1. Μέγιστο αποδεκτό μήκος: ...

2.4.1.1.2. Ελάχιστο αποδεκτό μήκος: ...

2.4.1.2. Πλάτος [ια]: ...

2.4.1.1.1. Μέγιστο αποδεκτό πλάτος: ...

2.4.1.1.2. Ελάχιστο αποδεκτό πλάτος: ...

2.4.1.3. Ύψος (σε ετοιμότητα λειτουργίας) [ιβ] (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να αναφέρεται η κανονική θέση κατά την πορεία): ...

2.4.1.4. Εμπρόσθιος πρόβολος [ιγ]: ...

2.4.1.5. Οπίσθιος πρόβολος [ιδ]: ...

2.4.1.5.2. Ελάχιστος και μέγιστος αποδεκτός πρόβολος του σημείου σύζευξης (ιδ, δ): ....

2.4.1.8. Ακραίες αποδεκτές θέσεις του κέντρου βάρους του αμαξώματος ή/και των εσωτερικών εξαρτημάτων ή/και του εξοπλισμού ή/και του ωφελίμου φορτίου: ....

2.4.1.9. Απόσταση μεταξύ αξόνων (για πολυαξονικά οχήματα): ....

2.4.2. Για πλαίσια με αμάξωμα

2.4.2.1. Μήκος (i): ....

2.4.2.1.1. Μήκος της επιφάνειας φόρτωσης: ....

2.4.2.2. Πλάτος (ια): ....

2.4.2.2.1. Πλάτος των τοιχωμάτων (για τα οχήματα που είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά αγαθών με ελεγχόμενη θερμοκρασία): ....

2.4.2.3. Υψος (σε ετοιμότητα λειτουργίας)(ιβ) (για ρυθμιζόμενες καθ' ύψος αναρτήσεις, να αναφέρεται η κανονική θέση κατά την πορεία): ....

2.4.2.4. Εμπρόσθιος πρόβολος (ιγ): ....

2.4.2.5. Οπίσθιος πρόβολος (ιδ): ....

2.4.2.8. Ακραίες αποδεκτές θέσεις του κέντρου βάρους του ωφελίμου φορτίου (στην περίπτωση ανομοιόμορφα κατανεμημένου φορτίου): ....

2.4.2.9. Απόσταση μεταξύ αξόνων (για πολυαξονικά οχήματα): ....

2.6. Μάζα του οχήματος με αμάξωμα, και με τη διάταξη ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος κατηγορίας διαφορετικής από την Μ1 σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας, ή μάζα του πλαισίου με το θάλαμο οδήγησης, εφόσον ο κατασκευαστής δεν παρέχει το αμάξωμα και/ή τη διάταξη ζεύξης (περιλαμβανομένων του ψυκτικού μέσου, των λιπαντικών, του καυσίμου, του 100% άλλων υγρών πλην απονέρων, των εργαλείων, του εφεδρικού τροχού και του οδηγού και, για λεωφορεία και πούλμαν, της μάζας του μέλους του πληρώματος (75 kg) εφόσον υπάρχει στο όχημα κάθισμα που προορίζεται για το πρόσωπο αυτό) (ο) (ε): ....

2.6.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης (ε): ....

2.7. Ελάχιστη μάζα του ολοκληρωμένου οχήματος, δηλούμενη από τον κατασκευαστή, στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος: ....

2.7.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης: ....

2.8. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος δηλούμενη από τον κατασκευαστή (κε) (ε): ....

2.8.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης: ....

2.9. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα σε κάθε άξονα (ε): ....

2.10. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων (ε): ....

2.11. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα (ε): ....

2.11.1. Ρυμουλκό με ρυμό έλξης: ....

2.11.2. Ημιρυμουλκούμενο: ....

2.11.3. Κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο: ....

2.11.3.1. Μέγιστος λόγος της προεξοχής ζεύξης (ιστ) προς το μεταξόνιο: ....

2.11.4. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του έμφορτου συνδυασμού: ....

2.11.6. Μέγιστη μάζα ρυμουλκούμενου χωρίς πέδη: ....

2.12. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης: ....

2.12.1. του οχήματος με κινητήρα: ....

2.12.2. του ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου: ....

2.12.3. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης (αν δεν εγκαθίσταται από τον κατασκευαστή): ....

2.14.1 Λόγος της ισχύος του κινητήρα προς την μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του έμφορτου συνδυασμού (σε kW/kg) (όπως προβλέπεται στο σημείο 7.10 του παραρτήματος I της παρούσας απόφασης): ....

2.16. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (προαιρετικά: εφόσον δίνονται οι τιμές αυτές, θα πρέπει να επαληθεύονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV[1)] : ....

2.16.1. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [(ε)]: ....

2.16.2. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα σε κάθε άξονα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, επιδιωκόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή εάν είναι κατώτερο από την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [(ε)]: ....

2.16.3. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [(ε)]: ....

2.16.4. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [(ε)]: ....

2.16.5. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [(ε)]: ....

5. ΑΞΟΝΕΣ

5.1. Περιγραφή κάθε άξονα: ....

5.2. Μάρκα: ....

5.3. Τύπος: ....

5.4. Ανυψούμενος(-οι) άξονας(-ες): ....

5.4.1. Θέση, μάρκα και τύπος: ....

5.5. Φορτιζόμενος(-οι) άξονας(-ες): ....

5.5.1. Θέση, μάρκα και τύπος: ....

6. ΑΝΑΡΤΗΣΗ:

6.1. Σχέδιο του συστήματος ανάρτησης: ....

6.2. Τύπος και σχεδίαση της ανάρτησης κάθε άξονα ή τροχού: ....

6.2.1. Ρύθμιση στάθμης: ναι/όχι

6.2.3. Ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα(-ες): ναι/όχι

6.2.3.1. Ανάρτηση του κινητήριου(-ων) άξονα (αξόνων) αναγνωρισμένη ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα: ναι/όχι

---

(1) Οι διατάξεις των σημείων 2.16.1 έως 2.16.5 δεν αποκλείουν την αποδοχή από τις αρμόδιες για την χορήγηση άδειας κυκλοφορίας υπηρεσίες, πρόσθετων μέγιστων μαζών κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία.

6.2.3.2. Συχνότητα και απόσβεση της κατακόρυφης ταλάντωσης της αναρτημένης μάζας: ....

6.3. Χαρακτηριστικά των ελαστικών μερών της ανάρτησης (σχεδιασμός, χαρακτηριστικά των υλικών και διαστάσεις): ....

6.4. Σταθεροποιητές: ναι/όχι

6.5. Αποσβεστήρες ταλαντώσεων (αμορτισέρ): ναι/όχι

6.6. ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΕΠΙΣΩΤΡΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ

6.6.1. Συνδυασμός(-οί) ελαστικού/τροχού (για τα ελαστικά δίνεται ο κωδικός μεγέθους, ο δείκτης ελάχιστης ικανότητας φόρτισης και το σύμβολο της κατηγορίας ελάχιστης ταχύτητας για τους τροχούς δίνεται το (τα) μέγεθος(-η) σώτρων και η (οι) απόκλιση(-εις))[c]: ....

6.6.1.1. Αξονας 1: ....

6.6.1.2. Αξονας 2: ....

κ.λπ. . . .

6.6.3. Συνιστώμενη(-ες) από τον κατασκευαστή του οχήματος πίεση(-εις) ελαστικών: ....kPa [c]

8. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ

8.3. Ελεγχος και μετάδοση της ενέργειας πέδησης στα συστήματα πέδησης του ρυμουλκουμένου στα οχήματα που προορίζονται για την έλξη ρυμουλκουμένου: ....

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος: ....

9.10.3. Καθίσματα: ....

9.10.3.1. Αριθμός: ....

9.17. Προβλεπόμενες από τη νομοθεσία πινακίδες: ....

9.17.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια των θέσεων των ανωτέρω πινακίδων και επιγραφών, καθώς και του αριθμού πλαισίου: ....

9.17.2. Φωτογραφίες ή/και σχέδια του επίσημου τμήματος των πινακίδων και επιγραφών (πλήρες παράδειγμα με διαστάσεις): ....

11. ΖΕΥΞΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ Η ΗΜΙΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ

11.1. Κλάση και τύπος της ή των διατάξεων ζεύξης (εγκατεστημένων ή που πρόκειται να εγκατασταθούν): ....

11.2. Χαρακτηριστικά D, U, S και V του (των) εγκατεστημένου(-ων) συστήματος(-μάτων) ζεύξης ή ελάχιστα χαρακτηριστικά του (των) συστήματος(-μάτων) ζεύξης που πρόκειται να εγκατασταθεί(-ούν): ....daN.

11.3. Οδηγίες προσαρμογής του τύπου ζεύξης στο όχημα και φωτογραφίες ή σχέδια των σημείων στερέωσης που ορίζει ο κατασκευαστής. Εφόσον ο τύπος ζεύξης προορίζεται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά σε ειδικούς τύπους οχημάτων, συμπληρωματικές πληροφορίες: ....

11.4. Πληροφορίες σχετικά με την προσαρμογή ειδικών στηριγμάτων ρυμούλκησης ή ελασμάτων προσαρμογής: ....

13. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΥΛΜΑΝ

13.1. Κλάση και τύπος λεωφορείου ή πούλμαν: ....

13.2. Αριθμός των θέσεων ορθίων: ....

13.3. Αριθμός των καθισμάτων των επιβατών και του πληρώματος: ....

13.3.1. Κάθισμα πληρώματος: ναι/όχι[1]

13.6. Ογκος του διαμερίσματος αποσκευών: ....m^3

13.7. Επιφάνεια για τη μεταφορά αποσκευών στην οροφή: ....m^2

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΗ ΟΔΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

2.4.1. Για πλαίσια χωρίς αμάξωμα

2.4.1.4.1. Γωνία προσέγγισης (na): .... μοίρες

2.4.1.5.1. Γωνία φυγής (nb): .... μοίρες

2.4.1.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στο σημείο 4.5 του τμήματος Α του παραρτήματος ΙΙ της ΚΥΑ 47271/3950/1992).

2.4.1.6.1. Μεταξύ των αξόνων: ....

2.4.1.6.2. Κάτω από τον (τους) πρόσθιο(-ους) άξονα(-ες): ....

2.4.1.6.3. Κάτω από τον (τους) οπίσθιο(-ους) άξονα(-ες): ....

2.4.1.7. Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (nc): ....μοίρες

2.4.2. Για πλαίσια με αμάξωμα

2.4.2.4.1. Γωνία προσέγγισης (na): .... μοίρες

2.4.2.5.1. Γωνία φυγής (nb): .... μοίρες

2.4.2.6. Απόσταση από το έδαφος (όπως ορίζεται στο σημείο 4.5 του τμήματος Α του παραρτήματος ΙΙ της ΚΥΑ 47271/3950/1992).

2.4.2.6.1. Μεταξύ των αξόνων: ....

2.4.2.6.2. Κάτω από τον (τους) πρόσθιο(-ους) άξονα(-ες): ....

2.4.2.6.3. Κάτω από τον (τους) οπίσθιο(-ους) άξονα(-ες): ....

2.4.2.7. Γωνία κεκλιμένου επιπέδου (nc): ....μοίρες

2.15. Ικανότητα εκκίνησης σε ανωφέρεια (μεμονωμένο όχημα .... τοις εκατό)

4.9. Εμπλοκή του διαφορικού: ναι/όχι/προαιρετική[1].

(1) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
[μέγιστες διαστάσεις: Α4 (210 x 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ
(όχημα)

Σφραγίδα της Διοικητικής Αρχής

Ανακοίνωση που αφορά:
- έγκριση τύπου [1]
- επέκταση έγκρισης τύπου[1]
- άρνηση έγκρισης τύπου[1]
- αφαίρεση έγκρισης τύπου[1]

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την Οδηγία 97/27/ΕΚ σχετικά με τις μάζες και τις διαστάσεις οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και η οποία τροποποιεί την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

Εγκριση ΕΚ τύπου αριθ.: ....
Λόγοι επέκτασης: ....

ΤΜΗΜΑ I

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): ....

0.2. Τύπος: ....

0.2.1. Εμπορική(ές) ονομασία(ες): ....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα: ....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: ....

0.4. Κατηγορία οχήματος: ....

0.5. Ονομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: ....

Ονομα και διεύθυνση του κατασκευαστή της βαθμίδας του οχήματος που κατασκευάστηκε τελευταία: ....

0.8. Επωνυμία και διεύθυνση του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: ....

(1) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη

ΤΜΗΜΑ II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (όπου χρειάζεται): βλέπε το προσάρτημα
2. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών: ....
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: ....
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: ....
5. Τυχόν σχόλια: βλέπε το προσάρτημα
6. Τόπος: ....
7. Ημερομηνία: ....
8. Υπογραφή: ....
9. Επισυνάπτεται κατάλογος των εγγράφων τα οποία απαρτίζουν το φάκελο έγκρισης τύπου που κατατέθηκε στη διοικητική υπηρεσία χορήγησης της έγκρισης και μπορεί να αποκτηθεί κατόπιν αιτήσεως.

Προσάρτημα στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ . . . .

σχετικά με την έγκριση τύπου ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όσον αφορά την οδηγία 97/27/ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες:

1.0. Διατάσεις που υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται στο σημείο 7.3 του παραρτήματος I της οδηγίας 97/27/ΕΚ κατ' εφαρμογή των άρθρων 3 και 7 της εν λόγω οδηγίας: ναι/όχι[1]

1.1. Μήκος (συνολικό): ....mm (του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος)

1.1.1. Μήκος της επιφάνειας φόρτωσης

1.1.2. Απόσταση από τον πείρο του πετάλου ζεύξης μέχρι το ακρότατο εμπρόσθιο σημείο του ημιρυμουλκούμενου

1.1.3. Απόσταση από τον πείρο του πετάλου ζεύξης μέχρι το οπίσθιο σημείο του ημιρυμουλκούμενου

1.2. Πλάτος (συνολικό): ....mm (του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος)

1.3. Ύψος (συνολικό): ....mm (του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος)

1.4. Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος: ....mm (του ημιτελούς οχήματος)

1.5. Μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος: ....mm (του ημιτελούς οχήματος)

1.6. Ακραίες αποδεκτές θέσεις του κέντρου βάρους του αμαξώματος ή/και των εσωτερικών εξαρτημάτων ή/και του εξοπλισμού ή/και του ωφέλιμου φορτίου (ημιτελές όχημα ή μη ομοιόμορφο φορτίο)

1.7. Μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας[2]

1.7.1. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος [2]: ....kg

1.9. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος [2]:

1.9.1. Άξονας 1 . . . .kg
Άξονας 2[1] . . . .kg
Άξονας 3[1] . . . .kg
Άξονας 4[1] . . . .kg
Άξονας 5[1] . . . .kg

1.11. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα της ομάδας αξόνων [2]: ....kg:

1.11.1. Πρώτη ομάδα αξόνων: ....kg
Δεύτερη ομάδα αξόνων [1]: ....kg

1.13. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού: ....

1.14. Ανυψούμενοι άξονες: ....

1.15. Φορτιζόμενοι άξονες: ....

1.17. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης του οχήματος με κινητήρα[1][2]

1.17.1. Ρυμουλκούμενο με ρυμό έλξης[1]

1.17.2. Ημιρυμουλκούμενο[1]

1.17.3. Κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο[1]

1.17.4. Ρυμουλκούμενο χωρίς σύστημα πέδησης[1]

1.18. Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα στο σημείο ζεύξης του οχήματος με κινητήρα/του ημιρυμουλκούμενου ή του κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου[1][2]: ....kg

1.19. Μέγιστη αποδεκτή μάζα του συστήματος ζεύξης (εάν δεν εγκαθίσταται από τον κατασκευαστή):.....kg

1.20. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία[2][3]:

1.20.1. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [2]

1.20.2. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα σε κάθε άξονα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία και, στην περίπτωση ημιρυμουλκούμενου ή κεντροαξονικού ρυμουλκούμενου, επιδιωκόμενο φορτίο στο σημείο ζεύξης που δηλώνεται από τον κατασκευαστή εάν είναι κατώτερο από την τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα στο σημείο ζεύξης (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) [2]

---

(1) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη

(2) Τα στοιχεία αυτά αναγράφονται κατά τρόπον ώστε να καθίσταται σαφής η πραγματική τιμή για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος.

(3) Συμπληρώνεται μόνον αν η πληροφορία αυτή δεν δίνεται με το πληροφοριακό έγγραφο

1.20.3. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα σε κάθε ομάδα αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (2)

1.20.4. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (2)

1.20.5. Επιδιωκόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία (είναι δυνατές πολλές εγγραφές για κάθε τεχνική διαμόρφωση) (2)

1.21. Ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα για τον (τους) κινητήριο(-ους) άξονα(-ες): ναι/όχι(1)

1.22. Ανάρτηση του κινητήριου άξονα αναγνωρισμένη ισοδύναμη προς την ανάρτηση με πεπιεσμένο αέρα: ναι/όχι(1)

1.23. Όχημα μη οδικής χρήσης: ναι/όχι(1)

1.24. Αριθμός επιβατών

1.24.1. Αριθμός(2)

1.24.2. Αριθμός των θέσεων ορθίων για οχήματα Μ2 ή Μ3(2)(3)

1.25. Φωτογραφίες ή σχέδια των σημείων προσαρμογής του συστήματος ζεύξης επί του οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το παρόν παράρτημα περιέχει την ενιαία διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 4 της παρούσας απόφασης για τον καθορισμό των «μέγιστων αποδεκτών μαζών κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» σε όλα τα κράτη μέλη καθώς και τις ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές για τους φορτιζόμενους και τους ανυψούμενους άξονες που αναφέρονται στο άρθρο 5 της παρούσας απόφασης.

1. Ορισμοί

Οι ακόλουθες έννοιες πρέπει να εφαρμόζονται στα πλαίσια του άρθρου 4 της παρούσας απόφασης, εν αναμονή τροποποίησής της για εναρμόνισή της με μελλοντική τροπολογία της Οδηγίας 97/27/ΕΚ για την ενσωμάτωση εναρμονισμένων μέγιστων αποδεκτών μαζών. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

1.0. Ως «αδιαίρετο φορτίο» νοείται φορτίο το οποίο, προκειμένου να μεταφερθεί οδικώς, δεν μπορεί να διαιρεθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία χωρίς υπερβολική δαπάνη ή κίνδυνο ζημίας και το οποίο, λόγω της μάζας ή των διαστάσεών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα του οποίου οι μάζες και διαστάσεις συμμορφώνονται με τις μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες και διαστάσεις σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

1.1. Ως «μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» νοείται η μέγιστη μάζα του εμφόρτου οχήματος για την οποία το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.1.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας απόφασης, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατό να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.1.2. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τη μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μια μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας απόφασης.

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα εμφόρτου οχήματος και τη σχετική μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οχήματος σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (ή μικρότερη μάζα, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα να επιτραπούν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας του εμφόρτου οχήματος.

1.1.3. Για την εφαρμογή των επιμέρους Οδηγιών του Παραρτήματος IV της ΚΥΑ 47271/3950/1992, μπορεί να απαιτηθεί να ικανοποιεί το όχημα τις διατάξεις των Οδηγιών αυτών που είναι εφαρμόσιμες στην κατηγορία στην οποία αντιστοιχεί, σύμφωνα με το παράρτημα II της ΚΥΑ 47271/3950/1992, με την πραγματική τιμή της μέγιστης αποδεκτής μάζας του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία του οχήματος και, για κεντροαξονικά ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, με την πραγματική τιμή της μάζας που αντιστοιχεί στο φορτίο που ασκείται επί των αξόνων όταν το όχημα φορτώνεται με τη μέγιστη αποδεκτή του μάζα εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.

1.1.4. Η μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία δεν εξαρτάται από τα ελαστικά που τοποθετούνται.

1.2. Ως «μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του άξονος κατά τη

χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» νοείται η μέγιστη μάζα επί του άξονος για την οποία, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.2.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας απόφασης, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών επί των αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατό να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.2.2. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του άξονος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

– εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μια μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε άξονα και για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας απόφασης.

– η μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του άξονος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί του άξονος και τη σχετική μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα επί του άξονος σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (ή μικρότερη μάζα, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα να επιτραπούν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας επί του άξονος.

1.2.3. Η μέγιστη αποδεκτή μάζα επί του άξονος κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία δεν εξαρτάται από τα ελαστικά που τοποθετούνται.

1.3. Ως «μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» νοείται η μέγιστη μάζα επί της ομάδας αξόνων για την οποία, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.3.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας απόφασης, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατό να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.3.2. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τη μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός συγκεκριμένου οχήματος με βάση τις ακόλουθες αρχές:

– εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μια μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε ομάδα αξόνων και για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας απόφασης.

– η μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων και τη σχετική μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα επί της ομάδας αξόνων σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (ή μικρότερη μάζα, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα να επιτραπούν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας επί της ομάδας αξόνων.

1.3.3. Η μέγιστη αποδεκτή μάζα επί της ομάδας αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία δεν εξαρτάται από τα ελαστικά που τοποθετούνται.

1.4. Ως «μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» νοείται η μέγιστη μάζα ρυμούλκησης από το όχημα με κινητήρα για την οποία, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.4.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας απόφασης, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατό να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.4.2. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τη μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης για κάθε συγκεκριμένο όχημα κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία με βάση τις ακόλουθες αρχές:

– εξ ορισμού, επιτρέπεται μόνο μια μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο

πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας απόφασης.

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης και τις σχετικές μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (ή μικρότερη μάζα, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα να επιτραπούν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας ρυμούλκησης του οχήματος.

1.5. Ως «μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία» νοείται το άθροισμα των μαζών του εμφόρτου οχήματος και του εμφόρτου ρυμουλκουμένου του για το οποίο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το εν λόγω όχημα μπορεί να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να τεθεί σε υπηρεσία κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή του οχήματος.

1.5.1. Για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από σύνολο δυνατών τιμών των σημείων που ορίζονται στο δελτίο πληροφοριών του παραρτήματος II της παρούσας απόφασης, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίζει, κατά την έγκριση σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, ένα σύνολο επιδιωκόμενων μέγιστων αποδεκτών μαζών του συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, ώστε να είναι δυνατό να ελέγχονται προκαταβολικά από την εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.5.2. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία με βάση τις ακόλουθες αρχές:

— εξ ορισμού και κατ' αρχήν, επιτρέπεται μόνο μια μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος όπως ορίζεται από ένα σύνολο δυνατών τιμών των στοιχείων που περιέχονται στο δελτίο πληροφοριών που προβλέπει το παράρτημα II της παρούσας απόφασης. Ωστόσο, και σύμφωνα με τις πρακτικές που ισχύουν στην Ελληνική επικράτεια, είναι δυνατό να διακρίνεται μια μέγιστη αποδεκτή μάζα εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για το συνολικό επιδιωκόμενο αριθμό των αξόνων του συνδυασμού και η εν λόγω μάζα να εξαρτάται επίσης από άλλα χαρακτηριστικά του επιδιωκόμενου συνδυασμού, όπως το σκοπούμενο είδος μεταφοράς (π.χ. εμπορευματοκιβώτια ISO των 40 ποδών σε συνδυασμένες μεταφορές κ.λπ.).

— η μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ορίζεται ως η μεγαλύτερη μάζα που είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού και τις σχετικές μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (ή μικρότερη μάζα, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής του οχήματος κατόπιν συμφωνίας με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) και η οποία ικανοποιεί τις προδιαγραφές του σημείου 2 του παρόντος παραρτήματος.

Τα παραπάνω δεν αποκλείουν τη δυνατότητα να επιτραπούν μεγαλύτερες μάζες για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων ή για ορισμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, εντός των ορίων της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας του εμφόρτου συνδυασμού.

2. Καθορισμός των μέγιστων αποδεκτών μαζών κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία

2.1. Κατά τον καθορισμό των μέγιστων αποδεκτών μαζών κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 7.4 του παραρτήματος I της παρούσας απόφασης. Για το σκοπό αυτό, οι συμβολισμοί M, m_i, μ_j, TM και MC της εν λόγω παραγράφου σημαίνουν αντίστοιχα τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία, τη μέγιστη αποδεκτή μάζα κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία επί του άξονος με ένδειξη «i», του μόνου άξονος ή ομάδας αξόνων με ένδειξη «j», τη μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία και τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου συνδυασμού οχημάτων κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία.

2.2. Καθορισμός της μέγιστης αποδεκτής μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία

2.2.1. Η μέγιστη αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ενός οχήματος που προορίζεται να έλκει ρυμουλκούμενο, είτε πρόκειται για ρυμουλκό όχημα είτε όχι, είναι η μικρότερη από τις ακόλουθες τιμές:

α) τη μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ρυμούλκησης επί τη βάσει της κατασκευής και των χαρακτηριστικών του οχήματος ή/και της αντοχής του συστήματος μηχανικής ζεύξης,

β) για τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα χωρίς πέδη υπηρεσίας: το μισό της μάζας του οχήματος σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με μέγιστο όριο 0,750 t,

γ) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που δεν ξεπερνά τους 3,5 t τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με πέδη υπηρεσίας: τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία ή, για οχήματα μη οδικής χρήσης (βλέπε σημείο 7.5 του παραρτήματος I) 1,5 φορές τη μάζα αυτή με μέγιστο όριο 3,5 t,

δ) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που ξεπερνά τους 3,5t τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με πέδη αδρανείας: 3,5 t,

ε) για τα οχήματα με μέγιστη μάζα που ξεπερνά τους 3,5t τα οποία προορίζονται αποκλειστικά να έλκουν ρυμουλκούμενα με σύστημα πέδησης συνεχούς λειτουργίας: 1,5 φορές τη μέγιστη αποδεκτή μάζα του εμφόρτου οχήματος κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία εφόσον τηρούνται όλες οι οικείες απαιτήσεις του Π.Δ. 77/1998.

Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1.4 του παρόντος πα-

ραρτήματος, για τα οχήματα που προορίζονται να έλκουν περισσότερα από ένα είδη ρυμουλκουμένων που αναφέρονται στα στοιχεία β), γ), δ) και ε) ανωτέρω, μπορούν να καθορίζονται μέχρι και τρεις μέγιστες επιτρεπόμενες μάζες ρυμούλκησης κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία για κάθε τεχνική διαμόρφωση του τύπου του οχήματος, σύμφωνα μα τα χαρακτηριστικά των συνδέσμων του συστήματος πέδησης του οχήματος με κινητήρα: μια για ρυμουλκούμενα χωρίς πέδη υπηρεσίας, μια για ρυμουλκούμενα με πέδη αδρανείας και μια για ρυμουλκούμενα με σύστημα συνεχούς πέδησης. Οι μάζες καθορίζονται όπως αναφέρεται ανωτέρω δια της εφαρμογής των στοιχείων β), γ), δ) και ε).

Κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή, μπορεί να γίνει αποδεκτή μάζα μικρότερη από εκείνη που καθορίζεται κατά τον ανωτέρω τρόπο.

3. Τεχνικές απαιτήσεις για την εγκατάσταση ανυψούμενων ή φορτιζόμενων αξόνων σε οχήματα (παράρτημα Ι, σημεία 2.14 ως 2.16)

3.1. Όλα τα οχήματα επιτρέπεται να διαθέτουν έναν ή περισσότερους ανυψούμενους ή φορτιζόμενους άξονες.

3.2. Εφόσον ένα όχημα είναι εφοδιασμένο με έναν ή περισσότερους ανυψούμενους ή φορτιζόμενους άξονες (παράρτημα Ι, σημεία 2.14 ως 2.16), θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι υπό οποιεσδήποτε συνθήκες οδήγησης, εκτός των συνθηκών που αναφέρονται στο σημείο 3.5 κατωτέρω, δεν σημειώνεται υπέρβαση των μέγιστων αποδεκτών μαζών επί των αξόνων και ομάδων αξόνων κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία. Προς τούτο, ο ανυψούμενος ή φορτιζόμενος άξονας πρέπει να χαμηλώνει στο έδαφος αυτόματα εφόσον ο (οι) πλησιέστερος(-οι) άξονας(-ες) του συνδυασμού αξόνων είναι φορτωμένος(-οι) με τις μέγιστες αποδεκτές κατά τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/τη θέση σε υπηρεσία μάζες.

3.3. Η ανύψωση του ανυψούμενου ή του φορτιζόμενου άξονα (αξόνων) του οχήματος με κινητήρα ή ρυμουλκουμένου επισημαίνεται στο θαλαμίσκο του οδηγού με κίτρινη(-ες) λυχνία(-ες) ελέγχου.

3.4. Όλες οι διατάξεις ανύψωσης των αξόνων που είναι εγκατεστημένες σε όχημα στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία, καθώς και τα συστήματα για τη λειτουργία των προαναφερομένων διατάξεων, πρέπει να συνδυάζονται και να εγκαθίστανται κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται έναντι οποιασδήποτε χρήσης ή παρέμβασης από μη εντεταλμένα πρόσωπα.

3.5. Απαιτήσεις για την εκκίνηση οχημάτων με κινητήρα επί ολισθηρών επιφανειών:

3.5.1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του σημείου 3.2 και προκειμένου να διευκολυνθεί η εκκίνηση οχημάτων με κινητήρα ή συνδυασμών οχημάτων σε ολισθηρό έδαφος και να αυξηθεί η πρόσφυση των ελαστικών στις επιφάνειες αυτές, η ανύψωση του άξονα μπορεί επίση ς να ενεργοποιεί τον ανυψούμενο ή τον φορτιζόμενο άξονα του οχήματος με κινητήρα ή του ρυμουλκουμένου προκειμένου να αυξηθεί η μάζα επί του κινητηρίου άξονος, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

— η μάζα που αντιστοιχεί στο φορτίο πάνω στον κάθε άξονα του οχήματος με κινητήρα μπορεί να υπερβαίνει την αντίστοιχη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα στον άξονα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας/θέση σε υπηρεσία) μέχρι 30% το πολύ, υπό τον όρο ότι δεν είναι μεγαλύτερη από την τιμή που δηλώνει ο κατασκευαστής για την ειδική αυτή χρήση,

— η μάζα που αντιστοιχεί στο εναπομένον φορτίο επί του εμπρόσθιου άξονος πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το μηδέν (δηλαδή στην περίπτωση οπίσθιου φορτιζόμενου άξονα με μεγάλο οπίσθιο πρόβολο το όχημα δεν θα πρέπει να ανασηκώνεται),

— ο ανυψούμενος ή φορτιζόμενος άξονας θα πρέπει να ενεργοποιείται μόνο με ειδικό σύστημα ελέγχου,

— μετά την εκκίνηση του οχήματος και αφού επιτευχθεί ταχύτητα 30 km/h, ο άξονας θα κατεβαίνει πάλι στο έδαφος ή θα επαναφορτώνεται.

Άρθρο 9

Η παρούσα απόφαση ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Από της ισχύος της παρούσας απόφασης, καταργείται κάθε διάταξη νόμου, προεδρικού διατάγματος ή υπουργικής απόφασης που αντίκειται στις διατάξεις της ή ρυθμίζει με διάφορο τρόπο θέματα που ρυθμίζει η παρούσα απόφαση.

Από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Μαΐου 1998

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	ΥΦΥΠ. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΓΙΑΝΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ	**ΕΜΜ. ΛΟΥΚΑΚΗΣ**

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ